

Za Kierownicą

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ

Nr 6 (72)

ROK PIĄTY

Warszawa, dnia 16 - 31 marca 1952 r.

Przegląd Generalny egzaminem naszej służby w celu podniesienia na wyższy poziom gotowości bojowej Ludowego Wojska Polskiego.

WZOROWO PRZYGOTOWAĆ TECHNIKĘ SAMOCHODOWĄ DO WIOSENNO-LETNIEJ EKSPLOATACJI

Ludowe Wojsko Polskie jest wyposażone w najbardziej nowoczesny sprzęt bojowy i techniczny. Wyposażenie techniczne odgrywa coraz większą rolę w naszym wojsku. Od sprawności samochodów, traktorów i motocykli zależy w dużej mierze sprawność całej armii.

Żołnierzom służby samochodowej zależy, aby powierzony im sprzęt był jak najdłużej sprawny i był zawsze w pełnej gotowości bojowej. Służy on przecież zabezpieczeniu naszych granic, naszych zdobyczy i wielkich osiągnięć klasy robotniczej zagwarantowanych w projekcie Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Mechanizm pojazdu jest skomplikowany i uzależniony od wielu czynników. Na jego pracę wpływa m. in. pora roku, warunki terenowe, temperatura otoczenia itp. Jak wykazała praktyka w okresie Wielkiej Wojny Narodowej Związku Radzieckiego, sprawność pojazdu mechanicznego była niezawodna nawet w najtrudniejszych warunkach, o ile tylko kierowca dbał o niego należycie i prawidłowo go obsługiwał.

Zima zbliża się już ku końcowi. Samochody, traktory i motocykle, pracujące ostatnio w warunkach zimowych, były całkowicie przystosowane do tego okresu użytkowania.

Obecnie, jednym z czołowych zadań stojących przed składem osobowym służby samochodowej jest: **przygotowując się do Przeglądu Generalnego, wzorowo przygotować wszystkie pojazdy do eksploatacji w warunkach wiosenno - letnich, do pracy na obozach letnich.**

Należy przy tym pamiętać, że praca pojazdu mechanicznego na obozie jest ciężka, gdyż jest ona najbardziej zbliżona do warunków bojowych w trudnym terenie. Dlatego już teraz trzeba, przygotowując pojazdy do tej pracy, odpowiednio przejrzeć poszczególne zespoły, wyregulować je, przejrzeć cały pojazd mechaniczny i przygotować go zgodnie z instrukcją do wiosenno-letniej eksploatacji.

Zbliżający się Przegląd Generalny, będący sprawdzianem sprawności technicznej pojazdów mechanicznych zbiega się jednocześnie z przygotowaniem taboru do pracy w warunkach wiosenno-letnich Dzięki doświadczeniom uzyskanym na zeszłorocznym Przeglądzie żołnierze - kierowcy będą mogli jeszcze dokładniej przygotować swoje pojazdy do eksploatacji w letnim okresie.

Należy zatem wykorzystać maksymalnie doświadczenia przodujących kierowców, stosując szeroko ich metody pracy i osiągnięcia. Olbrzymiej pomocy na tym odcinku udzielą organizacje partyjne i ZMP-owskie.

Kierowcy naszej służby, dopomagając sobie w szkoleniu i w pracy i tym razem zabezpieczą przejście taboru samochodowego na eksploatację wiosenno-letnią, a tym samym przyczynią się do dalszego podniesienia gotowości bojowej naszego wojska, wzorowo wykonają rozkaz dowództwa i żołnierski obowiązek wobec ludowej Ojczyzny.

Za przykładem klasy Robotniczej

W ostatniej korespondencji do Redakcji „ZK", wśród wielu listów, wpłynął meldunek z pododdziału oficera Niewczasa o przedterminowym ukończeniu budowy prysznica do mycia samochodów.

— Aktyw kierowców ZMP-owców — czytamy w liście do Redakcji „ZK" — chcąc uczcić 60 rocznicę urodzin Wielkiego Przywódcy Polskiej Klasy Robotniczej, tow Bolesława Bieruta postanowił swą walkę o najwyższą gotowość techniczną naszego parku samochodowego wzmóc przez zgłaszanie licznych wniosków racjonalizatorskich. Jednym z naszych pierwszych usprawnień jest nowe urządzenie do mycia samochodów. Praca przy jego budowie ukończona została na 10 dni przed zaplanowanym terminem.

Na stronie 6-ej zamieszczamy opis budowy i działania prysznica do mycia samochodów, zbudowanego przez żołnierzy — kierowców jednostki oficera Niewczasa,

◆

Żołnierze-kierowcy pragną w czasie Przeglądu wykazać pełną znajomość techniki i zasad eksploatacji. Na zdjęciu chor. Sieklera wyjaśnia szer. Skrzydlewskiemu i szer. Charasikowi zasady konstrukcji motocykla M-72



PAMIĘCI GENERAŁA-BOHATERA



28 marca mija pięć lat od dnia, kiedy kula faszystowskiego bandyty przecięła życie generała Karola Świerczewskiego, jednego z najwierniejszych i najbardziej zasłużonych synów polskiej klasy robotniczej. Postać legendarnego generała Waltera, uczestnika Rewolucji Październikowej, dowódcy międzynarodowej brygady w Hiszpanii stała się symbolem realizacji hasła za naszą wolność i waszą. Generał Karol Świerczewski był jednym z pierwszych organizatorów Wojska Polskiego w Związku Radzieckim, organizatorem i dowódcą II Armii WP.

Dla nas, żołnierzy Ludowego Wojska Polskiego będzie on zawsze wzorem wspaniałego dowódcy i wielkiego przyjaciela żołnierzy.

PEŁNĄ GOTOWOŚĆ TECHNICZNĄ MELDUJĄ KIEROWCY JEDNOSTKI OFICERA KOBUZA

Nie bez echa przeszło w naszej jednostce wezwanie gen. bryg. A. Matwijewskiego, które zostało wydrukowane w Nr 5 „Za Kierownicą". — **Należy rozpocząć przygotowania do Przeglądu Generalnego** — czytaliśmy tam z największą uwagą. Słowa te, jak i cały artykuł zapadł nam głęboko w serca. Postanowiliśmy nie zwlekając przystąpić do koniecznych prac. W postanowieniu tym umocniła nas jeszcze bardziej wypowiedź naszego dowódcy jednostki, który m. in. powiedział:

— Dziś cały naród polski czynem dokumentuje swoje ogromne przywiązanie i miłość do ukochanego przez wszystkich Prezydenta RP Bolesława Bieruta. Wypełniając rozkazy D-twa o przygotowaniu się do Generalnego Przeglądu, połączymy nasz żołnierski trud i walkę o najwyższą gotowość bojową jednostki z realizacją zobowiązań całej klasy robotniczej, podjętych dla uczczenia 60 rocznicy urodzin naszego Prezydenta. Czynem, który zadokumentuje dziś naszą żołnierską postawę, będzie sprawnie, zespołowo i w pierwszym terminie ukończona akcja przygotowawcza do Przeglądu, a następnie oceny bardzo dobre uzyskane we wszystkich dziedzinach służby.

Minęło zaledwie kilka dni od rozpoczęcia prac przygotowawczych, a już d-cy pododdziałów ofic. ofic.: Pawlikowski, Sobociński i ogn. Kler zameldowali pełną sprawność techniczną swego sprzętu samochodowego. Zespołowe przygotowywanie pojazdów dało widoczne rezultaty. W toku pracy wyłoniło się również wielu przodowników. Do nich należą warsztatowiec bomb. Kamiński oraz kierowcy: Duliński, Kaczmarczyk i Lipiński, którzy wykonali wzorowo wszystkie prace.

Okres dzielący nas od Przeglądu postanowiliśmy poświęcić — zgodnie ze wskazówkami gen. bryg. Matwijewskiego — na skrupulatną kontrolę tego wszystkiego, co zostało wykonane, jak również na powtórne sprawdzenie poziomu wyszkolenia bojowego, politycznego i fachowego poszczególnych żołnierzy - kierowców naszej jednostki. **ppor. Czerwiński**

ZMP-owcy przodujący żołnierze

Zebranie ZMP-owskie kierowców jednej z jednostek naszej służby miało się ku końcowi, kiedy zabrał głos kpr. Walicki Piotr.

— Koledzy, zbliża się szybkimi krokami Przegląd Generalny. Musimy się do niego bardzo dobrze przygotować — oto hasło, w myśl którego powinniśmy pracować. Będziemy pracować w okresie wolnym od zajęć. Pozwoli to nam osiągnąć lepsze wyniki w przygotowaniach do Przeglądu.

Chociaż od zebrania, na którym zapadła decyzja minęło zaledwie kilka dni, wyniki pracy grupy ZMP-owskiej są bardzo widoczne. Nic nie mogło stanąć im na przeszkodzie. Kiedy zachorował jeden z kolegów, inni natychmiast zastąpili nieobecnego w warsztacie, bo przecież pododdział nie może z takiego powodu otrzymać niskiej oceny na Przeglądzie. Doskonale zorganizowana pomoc koleżeńska cechuje kierowców ZMP-owców: szer. Wojtowicza, st. szer. Bobalę, kpr. Oleczka i innych.

Dokonali już bieżących napraw swoich samochodów, pomagając jednocześnie w pracy swoim kolegom.

plut. Wołnarowski

W. BRONIEWSKI



opowieść o życiu i śmierci KAROLA WALTERA-ŚWIERCZEWSKIEGO ROBOTNIKA I GENERAŁA

Fragment poematu)*

Nie o każdym śpiewają pieśni,
nie każdemu stawiają pomnik,
pieśń nieraz historia przekreśli,
pomniki zburzą potomni.

Trzeba wykuć swój łańcuch lat,
każdy rok — hartowane ogniwo,
trzeba nieść go w trudzie przez świat,
życie piękne, tę prawdę żywą.

Tym łańcuchem ziemskie kolisko
opasać, jak narzeczoną, —
kto tak żyje, temu sądzono
zakrzepnąć w ogromnym błysku.

★

Nie poemat, to — opowieść prawie,
nie potrzeba jej aureoli.
On się urodził w Warszawie,
syn robociarza z Woli.

Więc opowieść będzie robociarska
i zacznie się w owych latach,
gdy świstała nahajka carska
po ulicach i w kazamatach.

Karol biegał na bosaka po Kaczej,
kiedy mijał Dziewięćset Piąty,
ot, mały, zwinny chłopaczek
na podwórku lazł we wszystkie kąty,

po Żelaznej, po Wolskiej latał,
puszczał latawce, grał w klipę.
Późno z pracy powracał tata,
bardzo późno tata zasypiał.

★

Rozszumiała się pieśń październikowa
rozszumiały się wiatry stepowe...
Poszedł Karol na ochotnika
na fronty wojny domowej,

bo wszędzie, gdzie walczą wolni
o chleb i o warsztat pracy,
tam krwawymi drogami wojny
maszerują z innymi Polacy.

W rękę wrósł mu chwyt karabinu,
krok miał sprężysty, twardy,
szedł przez Rosję i Ukrainę
szeregowiec Czerwonej Gwardii.

Były szturmy, obrony, odwroty,
był Wrangel, Judenicz, Dienikin,
a czerwony żołnierz piechoty
szedł wytrwale i nie drżał przed nikim.

Już dowodził plutonem, kompanią,
umiał w boju wieść tyraliery,
był dowódca z niego, jak anioł;
jasna głowa i serce szczere.

Białych wrogów topniały szeregi,
Karol w boju się z nimi nie cackał,
i szumiała mu w sercu po brzegi
rewolucja proletariacka

*) W piątą rocznicę śmierci Generała Karola Świerczewskiego Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej wydało Antologię pt. „Strofy o Generale Świerczewskim". Drukujemy powyżej wstęp do Antologii oraz fragment poematu Władysława Broniewskiego.

Mieszanino, zaczynie wolności,
wielojęzyczna gromado,
ty własnymi kośćmi grasz w kości,
buntownicza Czternasta Brygado.

Faszystowska prze na ciebie banda,
żyły ludu wypruć gotowa,
a tyś wzniosła i czerwona, jak sztandar,
tyś — Międzynarodowa!

Pięść podniesiona — znak to
zrozumiały dla wszystkich i bratni.
No pasarán! I do taktu:
„Bój to będzie ostatni..."

Z Europy całej twe kadry
śle proletariat
na Guadalaharę, na Madryt,
na Ciudád Universitaria.

GENERAŁ BOHATER

Pięć lat mija od owego marcowego dnia, kiedy na szosie do Baligradu generał Karol Świerczewski stoczył swą ostatnią walkę z faszyzmem, ostatnią walkę o Polskę silną i szczęśliwą, o wolność narodu, o socjalizm.

W ciągu tych lat postać Generała stała się jeszcze bliższa naszej klasie robotniczej, naszemu Ludowemu Wojsku, naszemu narodowi, który w ciężkiej pracy i trudzie, w ostrej walce klasowej, pod wodzą rewolucyjnej partii robotniczej buduje fundamenty socjalizmu, przekształca się w naród socjalistyczny. I nic w tym dziwnego. Któż bowiem bardziej niż On zasłużył na miłość narodu?. Przecież On właśnie Jego całe życie było jednym, nieprzerwanym pasmem walki o sprawę partii, wolności, socjalizmu, o sprawę szczęścia naszego narodu. Przecież On właśnie raz jeszcze przykładem całego życia pokazał, że nie ma patriotyzmu, który by nie był internacjonalistyczny, że nie można odrywać walki o szczęście i wolność własnego narodu od walki o szczęście i wolność całej ludzkości.

Karol Świerczewski stał się dla nas, dla pokolenia, któremu przypadło w udziale szczęście budowania socjalizmu w naszej Ojczyźnie, symbolem hasła „za Waszą wolność i naszą", stał się wzorem wierności wielkim ideom marksizmu-leninizmu, stał się żywym dowodem słuszności drogi, którą do zwycięstwa wiodła nasz naród klasa robotnicza i jej partia.

Ta właśnie wierność sprawiła, że Karol Świerczewski, syn robotniczej Woli, wracał do swej ukochanej Warszawy trudnym, lecz jedynie słusznym szlakiem wiodącym przez pola bitew w obronie Października, przez walkę o wolność narodu hiszpańskiego, przez Manzanarez i Ebro, wreszcie przez wielką epopeę Wojny Narodowej Związku Radzieckiego, która stała się Wojną Narodową wszystkich miłujących pokój i wolność narodów przeciw imperializmowi i faszyzmowi.

Na tym szlaku bojowym Karol Świerczewski nie był sam. Szli z nim razem najlepsi synowie narodu polskiego, którzy w wielkim Związku Radzieckim, w bohaterskiej partii Lenina — Stalina widzieli siłę nieomylnie wiodącą do zwycięstwa nad wszystkim, co na świecie złe i podłe, do triumfu wolności, postępu i szczęścia całej ludzkości. Karol Świerczewski należy do tej samej plejady najpiękniejszych postaci naszej historii — wszelkich patriotów — rewolucjonistów: SDKPiL-owców, komunistów i peperowców, jak Dzierżyński i Marchlewski, jak Buczek i Nowotko jak Fornalska i Finder, którzy krwią własną znaczyli wielką drogę zwycięstw Polski Ludowej.

Karol Świerczewski jest chlubą naszej Partii — Partii walki i zwycięstw — Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, na której czele stoi wielki syn Narodu, niezmordowany bojownik ludu i Ojczyzny Bolesław Bierut.

Karol Świerczewski jest wzorem dla żołnierzy naszego wojska dowodzonego przez Marszałka Konstantego Rokossowskiego — Wielkiego dowódcę szkoły stalinowskiej, pogromcę faszyzmu, który jak Generał Walter wyrósł w robotniczej Warszawie, w tym samym ogniu bitewnym hartował niezłomną wolę zwycięstwa, hartował serce niepodzielnie bijące w miłości do Polski.

Postać Karola Świerczewskiego opromienia wielka sława, sława zdobyta „nie z soli, ani z roli, lecz z tego co boli". Ale sława ta w niczym nie zmieniła faktu, że Generał: chluba naszej klasy robotniczej i bohater naszego narodu, umiłowany dowódca Ludowego Wojska, legendarny generał Walter, bojownik Rewolucji Październikowej i Budowniczy Polski Ludowej jest tak niesłychanie bliski tym wszystkim, którzy w jego życiu widzą przykład, jak trzeba kochać Ojczyznę i lud, jak trzeba wszystkie swe siły, każdą swą myśl i każdy swój wysiłek oddawać sprawie, której On oddał życie.

Postać Generała już za jego życia opromieniła legenda: wielka i prawdziwa legenda wolności i socjalizmu. Karol Walter Świerczewski stał się natchnieniem pisarzy i poetów. W swych utworach dążą oni do pokazania wielkiej prawdy człowieka, co się kulom nie kłaniał, lecz zawsze z podniesioną głową prowadził zastępy żołnierzy do walki o życie, które jest silniejsze od śmierci.

Któż cię prowadzi do sławy,
kto dowodzi twą ludzką miazgą?
metalowiec, robociarz z Warszawy,
generał Walter, znasz go.

★

Drogi wojny nie proste
i szlak niejeden zdradzi.
Stanął niemiecki „Drang nach Osten"
w Stalingradzie.

W śniegu utknęły działa, czołgi
i nowa runęła z gniewem
fala stalowa z nad Wołgi
nad Szprewę.

W ruinach ziemia polska
od Września walczy i krwawi,
Już biją się polskie wojska
w Warszawie.

Generał doszedł do Wisły,
Organizuje Armię,
I fale wiślane przyszły,
Generał je ręką ogarnie.

Już wiosna. Czterdziesty piąty.
Do Berlina droga wolna.
Zastygły trupy, zastygły fronty
i wojna.

★

Zuchwale z ruin dawna Warszawa
nowym już błyska kształtem.
Armia na straży granic i prawa,
w Armii — generał Walter.

Jeszcze po lasach kluczą faszyści,
ręce ich kainowe,
Armia jest z ludu, ona oczyści
ziemie Polski Ludowej.

Generał prędszy niż żywe srebro,
czujny, sprawny i śmiały,
dzisiaj nad Sanem, tak jak pod Ebro,
co dzień lustruje oddziały.

Sam przy kierownicy. Dwa auta przodem
poszły, trzecie zostało.
Stop. To zasadzka pod Baligrodem,
wokoło łoskot wystrzałów.

„Z wozów i naprzód. Zająć to wzgórze"
Eskorta już w tyralierze.
To faszystowskie bandy tam w górze
walą w naszych żołnierzy.

Już kilku padło rażonych celnie
odsiecz jeszcze daleko,
pada Generał ranny śmiertelnie,
druga kula nie czeka.

Oczy otwarte, jasne jak zawsze,
oczy Wodza.
„Umieram... tutaj mnie nie zostawcie....
nie zostawcie mnie na tej drodze..."

★

Nie o każdym śpiewają pieśń,
lecz to imię opiewać będą,
ono potrafi się wznieść
ponad historię legendą.

Niech pomnikiem mu będzie Armia
i najwyższy komin przemysłu,
pieśń niech podejmie metalowa tokarnia
i falę płynące Wisłą.

Nasz wzór - KIEROWCY

RUCH kierowców - stutysięczników w Związku Radzieckim powstał z inicjatywy samych kierowców, jako jeden z przejawów socjalistycznego współzawodnictwa i ruchu stachanowskiego w transporcie samochodowym. Patrioci socjalistycznej Ojczyzny, kierowcy - stachanowcy wzięli na siebie zobowiązanie przejechania na samochodzie 100 000 km. bez naprawy głównej.

W ostatnim czasie ruch kierowców-stachanowców osiągnął nowy, wyższy stopień rozwoju. Skierowany jest on nie tylko na zwiększenie międzynaprawczych przebiegów samochodu, ale również na zwiększenie przebiegu ogumienia, zmniejszenie zużycia paliwa, zwiększenie współczynnika wykorzystania ładowności itp.



Inicjatorzy pracy zimą na normach letnich — kierowcy-stachanowcy: W. Titow (laureat Premii Stalinowskiej) I. Karpow, I. Szlakow.

Ruch kierowców - stachanowców ma olbrzymie znaczenie dla gospodarki narodowej. Zwiększenie międzynaprawczych przebiegów samochodów wpływa na zaoszczędzenie części zamiennych, z których można wykonać dodatkowo tysiące samochodów. Jeden procent oszczędności zużycia paliwa daje w sumie setki tysięcy ton paliwa rocznie.

W JAKI SPOSÓB OSIĄGNIĘTO ZWIĘKSZENIE MIĘDZYNAPRAWCZYCH PRZEBIEGÓW SAMOCHODOWYCH

W celu spopularyzowania wyróżniających się pracowników samochodowych w Centralnym Klubie Kierowców w Moskwie wprowadzono specjalną tablicę honorową. Wymienione są na niej nazwiska kierowców - stachanowców z całego Związku Radzieckiego, którzy osiągnęli przebieg samochodów 150 tys. km., 200 tys. km, i 300 tys. km. Osiągnięcia swoje uzyskali oni na różnych typach i markach samochodów. Kierowca T. I. Kliszewska osiągnęła na samochodzie Gaz-AA przebieg 134 tys. km bez naprawy głównej. Kierowcy: S. Bułdakow i S. Saczków przebyli na autobusie Zis-16 306 tys. km. Kierowca W. Izmałow przejechał bez naprawy głównej 241 tys. km. na samochodzie ZIS-5.

W jaki sposób kierowcy - stachanowcy uzyskali takie osiągnięcia?

Podstawą ich pracy jest stosowanie planowego systemu technicznej obsługi, mającego na celu ujawnienie we właściwym czasie niesprawności samochodu i niezwłoczne ich usunięcie.

Sukcesy kierowców - stachanowców zapewniają trzy warunki:

1) osobisty udział w technicznej obsłudze i bieżącej naprawie samochodu, 2) dokładne przygotowanie samochodu przed wyjazdem, 3) prawidłowe, umiejętne i ekonomiczne prowadzenie samochodu.

Dokładne przygotowanie samochodu przed wyjazdem polega przede wszystkim na tym aby był on całkowicie sprawny technicznie. Szczególną uwagę zwraca się na dobre wyregulowanie hamulców, kontrolę prawidłowego kąta pochylenia i zbieżności kół, prawidłowe dociągnięcie łożysk piast, codzienne sprawdzanie ciśnienia w dętkach i stosowanie właściwych gatunków olejów i smarów.

W czasie prowadzenia samochodu kierowcy - stachanowcy nie dopuszczają do gwałtownych zmian biegów. Pamiętają, że uderzenia i silne wstrząsy kilkakrotnie zwiększają obciążenie części samochodu, powodując tym samym skrócenie okresu ich używalności. Nierówności drogi przejeżdżają ze zmniejszoną szybkością. Również na drogach leśnych i polach jeżdżą na mniejszej szybkości. Maksymalnie wykorzystują podczas jazdy bezwładność samochodu.

Widzimy więc, że zasadniczymi elementami, na które zwracają uwagę kierowcy - stachanowcy podczas prowadzenia samochodu, są płynne ruszanie z

Miesiąc	Rozchód paliwa w/g normy letniej w l.
grudzień	4585
styczeń	4824
luty	4263
marzec	2953
Razem w ciągu zimy	16625

SWIĘTEM SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ

Żołnierze Służby Samochodowej wiedzą doskonale, że powierzony im sprzęt, wyposażenie i pojazdy mechniczne są wyprodukowane w Związku Radzieckim. Tym sprzętem posługiwała się Armia Radziecka gromiąc technikę faszystowskich Niemiec. Dziś, kiedy wielki nasz sojusznik — Związek Radziecki znajduje się na pierwszym miejscu w produkcji motoryzacyjnej na świecie, jesteśmy dumni, że przypadło nam w udziale posługiwać się tą najwspanialszą techniką. Przyjaźń Związku Radzieckiego pomogła nam w uruchomieniu własnego przemysłu motoryzacyjnego. To też obok wspaniałego sprzętu produkcji radzieckiej dysponujemy również samochodami i ciągnikami produkowanymi rękoma polskiego robotnika — nowoczesnymi Star-ami i Ursus-ami. Naszym obowiązkiem jest wykazanie podczas Przeglądu Centralnego jak najwyższej dbałości o powierzony nam drogocenny sprzęt samochodowy.

Bezwzględne zachowywanie dyscypliny wojskowej, troskliwa ochrona i konserwacja własności społecznej, jakimi są nasze Zis-y i Gaz-y, Star-y i Ursus-y — to jedne z zasadniczych warunków otrzymania wyróżnienia podczas Przeglądu Generalnego.

W czasie Przeglądu Generalnego wykażemy równocześnie, że służba nasza stała się już służbą liniową, która potrafi dobrze zabezpieczyć działanie piechoty, artylerii, czy innego rodzaju broni. Przez systematyczne szkolenie bojowe nauczyli się żołnierze - kierowcy wzorowo współpracować ze służbami, w których pełnią swą funkcję i coraz lepiej opanowują ich taktykę.

Ważne zadanie do spełnienia przed Przeglądem Generalnym ma organizacja Partyjna i ZMP-owska. Każdy członek Partii i ZMP powinien być nie tylko wzorem dla pozostałych kierowców, lecz musi pomagać kolegom i swym osobistym przykładem pociągnąć za sobą innych.

Dobre wyniki osiągnięte przez naszą służbę podczas tegorocznego Przeglądu Generalnego, będą pokaźnym wkładem w budowę potężnej Ludowej Rzeczypospolitej. Udowodnią, że żołnierze służby samochodowej dobrze wykonują powierzone im zadanie.

KIEROWCY — WARSZTATOWCY

ciemnozielone M—72; ustawione są one w równe szeregi. Sylwetki pochylonych nad nimi żołnierzy, odzianych w zielono - szare kombinezony robocze w skupieniu czyszczą, smarują, dokręcają i przeglądają każdą część maszyny.

W pracy przy konserwacji sprzętu przoduje szer. Sowiński Jan, członek PZPR, który jest zarazem przodownikiem wyszkolenia. Dokładnie przeciera szmatką nasyconą olejem każdą część motocykla.

Tempo pracy i zapał z jakim pracują żołnierze - samochodziarze oficera R. przy doprowadzaniu sprzętu do pełnej sprawności, jest dowodem zrozumienia ważności Przeglądu Generalnego.

Plut. Wolański Zdzisław, przodujący kierowca i dowódca drużyny, dbający o



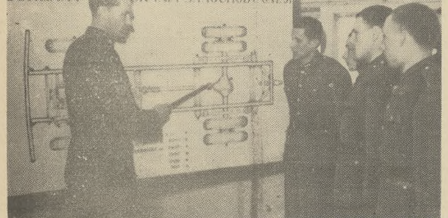
PLUT. WOLAŃSKI

sprzęt swojego pododdziału, szer. Wosiński Stefan ZMP-owiec szef sekcji elektrycznej, który w obecnym okresie podjął się sprawdzenia wszystkich akumulatorów w jednostce — oto sylwetki przodujących kierowców warsztatowców, którzy wszystkie swoje siły w obecnym okresie skierowali w kierunku jak najstaranniejszego przygotowania sprzętu samochodowego do nadchodzącego Przeglądu Generalnego.

Żołnierze naszej służby, to uświadomieni obywatele Rzeczypospolitej Ludowej, zdający sobie sprawę, że Przegląd Generalny jest sprawozdaniem z dotychczasowej pracy oraz przeglądem siły i bojowości Ludowego Wojska Polskiego.

J. K.

SZER WOSINSKI



Przegląd Generalny — to sprawdzian poziomu naszych wiadomości fachowych! Oficer Rauch w czasie pogadanki uzupełniającej wiadomości o należytej konserwacji Gaz—51.

KOLEKTYWNIE PRZYGOTOWUJĄ SIĘ DO PRZEGLĄDU MECHANICY BOSMATA SZRUBKOWSKIEGO

Wśród zimowego poranku, budzi się życie załogi bosmata Szrubkowskiego.

W warsztacie zauważyć można w szarym kombinezonie, otoczonego grupą mechaników bosmata Szrubkowskiego. Z opracowanym planem przystępuje do rozdania swym podwładnym poszczególnych zadań. Trwało to wszystko parę minut i każdy udał się szybko do swojej pracy.

St. mar. Podolski dokładnie przegląda instalację elektryczną, st. mar. Kaźmierczak toczy tuleję, pozostała część mechaników zapalczywie odkręca głowicę silnika, by sprawdzić i dotrzeć należycie zawory.

Samochód do rana dnia jutrzejszego ma być sprawny. Praca wre. Bosmat Szrubkowski otarł swą spracowaną dłonią czoło spoglądając dumnie na swych wychowanków.

Odetchnął z zadowoleniem, wypowiadając słowa: „Jeśli nadal utrzymamy to tempo, w naszych samochodach przeglądy techniczne wykonamy w połowie wyznaczonego czasu".

Z różnych stron warsztatu posypały się słowa. — Damy radę powiedział st. mar. Maćkowiak. Gdybyśmy indywidualnie pracowali przy wozach trudno byłoby wykonać zadanie, lecz przy pracy zespołowej tak, jak to czynimy obecnie skończymy wcześniej, dokładniej i lepiej. Bosmat. Szrubkowski spełnia w warsztacie rolę starszego kolegi, ponieważ pamięta, że najskuteczniejszą bronią oddziaływującą na żołnierzy jest osobisty przykład. Dlatego w każdej wykonanej pracy czy ćwiczeniach jest on pierwszy i swym przykładem pociąga innych.

Nie czeka, aż go ktoś poprosi o pomoc, ale sam nawiązuje rozmowę na tematy związane z pracą w ich specjalności ugruntowując tym samym wiadomości swych podwładnych. Bosmat Szrubkowski w swym ojcowskim podejściu potrafi znaleźć zainteresowanie i odpowiednio wykorzystać każdą chwilę, przekazuje swym podwładnym prostymi słowami swe wiadomości, uczy ich kochać pracę i być z niej dumnym. Wskazuje im, że każdy mechanik winien dążyć do tego, by wzorowo opanować swoją specjalność, dbać o to by samochody pracowały niezawodnie, by stale były w pełnej sprawności technicznej i gotowości bojowej.

Aby to wszystko osiągnąć, aby spełnić te zadania, pracować musimy kolektywnie mówi bosmat Szrubkowski i każdą wiadomość fachową przelewać na mniej doświadczonych kolegów

Słusznie powiedział, mar. Nowak: „Ja nie będę szczędził swych wiadomości dla młodszych kolegów, jak to czyniono dla mnie, gdy uczyłem się u prywatnego majstra zawodu mechanika. Skąpił on swych wiadomości, gdyż wierzył w przesądy, że gdy ja się nauczę tego zawodu, to mu na starość chleb zabiorę. To mogło mieć miejsce, ale w Polsce kapitalistycznej. Obecnie w Polsce Ludowej, gdzie każdy obywatel ma prawo do pracy i nauki, zniknąć muszą stare burżuazyjne przesądy".

mat. Rybak Henryk

WARSZTATOWCY PRZED PRZEGLĄDEM

W jednostce remontowej oficera Siwego, żołnierze - warsztatowcy po przeanalizowaniu swoich dotychczasowych osiągnięć w dziedzinie rozwoju ruchu racjonalizatorskiego podjęli apel, w którym czytamy:

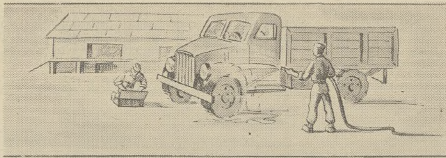
Brygada remontowa kpr. Stefana Starnawskiego postanawia jeszcze bardziej rozwinąć ruch racjonalizatorski i nowatorski, przyczyniając się przez to do:

1) racjonalnej organizacji miejsca pracy
2) maksymalnego skrócenia czasu poszczególnych czynności obsługi technicznej i napraw
3) ulepszenia metod oszczędności paliwa i przedłużenia przebiegu międzynaprawczego remontowanych samochodów
4) wykonania pomocy naukowych, eksponatów itp.

Apel ten zyskał wielką popularność wśród kierowców i warsztatowców naszej służby. Przez podjęcie tego apelu brygada remontowa, w składzie: kpr. Starnawski, Rabiarz, Czapla, st. szer. Janikowski i Bocheński zadokumentowała chęć uczczenia czynu sześćdziesiątej rocznicy urodzin Prezydenta Bolesława Bieruta.

Cenna inicjatywa brygady kpr. Starnawskiego jest godna naśladowania i uznania. Jest ona wyrazem zrozumienia przez żołnierzy, jak wielką i doniosłą rolę odgrywa ruch racjonalizatorski i nowatorski przy wzroście sił gospodarczych i obronnych Polski Ludowej.

st. szer. Marzec.



RACJONALIZATORZY PRZED PRZEGLĄDEM

Pododdział remontowy oficera Aleksandra Lejszkiesa może poszczycić się pięknymi osiągnięciami w swej codziennej pracy.

Dzięki inicjatywie dowódcy i żołnierzy została doskonale zorganizowana praca w warsztatach.

Swoje osiągnięcia pododdział zawdzięcza również rozwiniętemu ruchowi racjonalizatorskiemu. Wiele starych akumulatorów, zużytych silników elektrycznych znajdujących się na złomie zostało wykorzystane, jako materiały nadające się do użytku. Np. stare płytki akumulatorowe przetopione na kompozycję, która z powodzeniem może być wykorzystana na budowę mostków akumulatorowych, a nawet i do łożysk wolnoobrotowych. Silniki elektryczne po remoncie zostały zamontowane w warsztatach. Ze złomu wykonano wiele cennych narzędzi, które ułatwiają pracę. Takich osiągnięć racjonalizatorskich jest znacznie więcej. W ten sposób pododdział remontowy oficera Lejszkiesa przyczynił się do zaoszczędzenia poważnych sum.

Żołnierze tego pododdziału mając na uwadze oszczędną gospodarkę, stale pomnażają osiągnięcia w tej dziedzinie. Rozwijają coraz lepiej ruch racjonalizatorski, dając swój osobisty wkład w umocnienie sił i potęgi Ludowego Wojska Polskiego.

kpr. Sójka



Oficer Leiszkies i st. szer. Żłobiński oglądają wyprodukowany przez siebie stop.

Kpt. Z. Wilamowski

KIEROWCA MOTO-PIECHOTY

Z każdym cieplejszym dniem zbliża się czas opuszczenia murów koszar i wymarszu na letnie obozy. Doświadczeni kierowcy radzą młodszym kolegom już dziś przemyśleć i odpowiednio przygotować się do oczekujących ich trudnych zadań, a organizacja ZMP-owska organizuje w tym celu zebrania poświęcone omawianiu doświadczeń wyniesionych z zimowych ćwiczeń. W naszym, dzisiejszym artykule pragniemy z Kolegami podzielić się kilkoma doświadczeniami, dotyczącymi czynności kierowców motopiechoty w rejonie wyczekiwania.

Jak wiecie wolne samochody, po spieszeniu się piechoty stanowią kolumnę samochodową, która jest nieodzownym elementem ugrupowania bojowego piechoty zmotoryzowanej. Dalszy przebieg działania bojowego po spieszeniu się piechoty bardzo poważnie zależy od wykonania przez kierowców swych obowiązków. Każdy z nas zdaje sobie bowiem sprawę, że jeśli piechota odniesie sukces i zniszczy nieprzyjaciela, lecz w międzyczasie utraci środki transportu to o uzyskaniu powodzenia bojowego nie może być mowy. Świadczą o tym przykłady z ćwiczeń jak np. w następującym wypadku.

Pododdział maszerował. Po przekroczeniu punktu przejściowego szpicę ostrzelano ogniem artylerii i karabinów maszynowych z rejonu wzgórza położonego na lewo od drogi. Szpica rozwinęła się i rozpoczęła natarcie, jednakże wobec silnego ognia przeważających sił nieprzyjaciela dowódca był zmuszony do rozwinięcia sił głównych.

Kolumna samochodowa po spieszeniu się piechoty, która zaczęła zajmować podstawy wyjściowe, w całości ukryła się w wąwozie położonym w odległości 500 m za laskiem, gdzie wozy ustawiono na drodze. Nieprzyjaciel po związaniu walką całego pododdziału uderzył z prawego i lewego skrzydła w celu okrążenia oddziału. Uderzenie nieprzyjaciela na prawe skrzydło pododdziału trafiło na ukrytą kolumnę samochodową, która nie przygotowaną do obrony częściowo zniszczono, a częściowo dostała się ona w ręce wroga. Tymczasem pododdział po odparciu przeciwuderzeń i przełamaniu obrony nieprzyjaciela pozostał bez środków transportowych tj. taktycznie nie był zdolny do dalszej walki. Na wojnie, trzeba wiedzieć, że wyniki byłyby jeszcze bardziej opłakane.

Jednoczesny zajazd kolumny w rejon wyładowania moto - piechoty

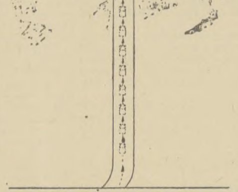
Powyższy przykład jasno uzmysławia nam jak ogromną rolę odgrywają samochody dla piechoty zmotoryzowanej. Wnioskiem płynącym z niego dla wszystkich kierowców jest, że do podstawowych obowiązków po spieszeniu się piechoty należy właściwe zabezpieczenie pojazdów, by nie groziło piechocie pozbawienie środków transportu.



Jednoczesny odjazd samochodów, po wyładowaniu moto - piechoty do rejonu wyczekiwania.

W zależności od sytuacji bojowej i terenowej samochody po spieszeniu się motopiechoty ukrywa się w miejscu spieszenia bądź odprowadza w tył do miejsc lepiej chroniących je jak laski itp.

Już w czasie przemarszu z rejonu spieszenia piechoty w rejon ukrycia samochodów, kierowcy winni zwracać uwagę, aby nie przeszkadzać pododdziałom podchodzącym do pola walki.



Kolejny zajazd kolumny w rejon wyładowania.

Przy wjeździe do rejonu wyczekiwania pamiętajmy, że samochody rozmieszczone są w szyku rozczłonkowanym wszerz i w głąb. Celem szybkiego zajęcia rejonu kierowcy winni odrazu z kolumny marszowej przechodzić w szyk rozczłonkowany i maszerować w głąb rejonu tak, aby ostatnie wozy kolumny zajęły miejsca od czoła rejonu.

Podstawowym obowiązkiem kierowcy po zajęciu przeznaczonego mu przez d-cę drużyny stanowiska jest przystąpić do natychmiastowego okopania i zamaskowania samochodu. Należy również pamiętać o wykopaniu dla siebie wnęki strzeleckiej, na wypadek niespodziewanego ataku i zarazem w celu zabezpieczenia przed odłamkami.

Przy maskowaniu samochodu w terenie niezalesionym samochód maskować należy przez upodobnienie go do terenu. Niewłaściwe stosowanie zielonych gałęzi mogłoby bowiem dać przeciwny ekutek i zdradzić miejsce postoju samochodów.

Po okopaniu i zamaskowaniu samochodu dalszą czynność kierowcy stanowi uzupełnienie materiałów pędnych i smarów oraz dokonanie przeglądu stanu technicznego samochodu i usunięcie wszystkich ewentualnych niedomagań.

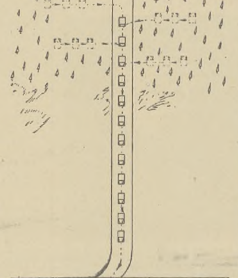
Musimy zawsze pamiętać, że samochody znajdujące się w rejonie wyczekiwania winny być w stałej gotowości do dalszego marszu.

W okresie zimy lub chłodnych nocy, czy poranków należy zatem regularnie, co pewien czas (w zależności od temperatury) nagrzewać silniki.

W rejonie wyczekiwania, szczególnie zalesionym bardzo ważne znaczenie ma zabezpieczenie przeciwpożarowe. Każdy kierowca winien więc przygotować obok swego samochodu piasek do ewentualnego gaszenia pożaru.

Do zasadniczych obowiązków kierowcy w rejonie wyczekiwania należy również dokładna znajomość ustalonych sygnałów. Każdy z nas musi obowiązkowo znać czynność, którą mieć będzie do spełnienia w wypadku zagrożenia przez lotnictwo, czołgi, piechotę czy też atak gazowy n-pla.

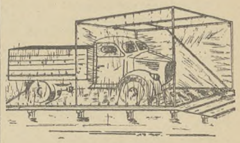
Po sygnale wymarszu kolumna rozwija się w szyk marszowy w odwrotny sposób jak przy zajmowaniu rejonu wyczekiwania, po czym podąża za ugrupowaniami bojowymi własnych pododdziałów.



Kolejny odjazd samochodów po wyładowaniu moto - piechoty.

Racjonalizacja pomaga w przygotowaniu do przeglądu

Mycie samochodu za pomocą węża gumowego jest stosunkowo nieoszczędne. Wymaga bowiem zużycia dużej ilości wody i czasu. Bardziej ekonomicznym okazał się sposób mycia samochodu pod prysznicem, jaki zastosowali kierowcy z jednostki oficera Niewczasa w okresie przygotowywania samochodów do Przeglądu Generalnego.



Na rysunku widzimy prysznic do mycia samochodu, zbudowany sposobem gospodarczym przez żołnierzy kierowców oficera Niewczasa.

Wykonano go na dziesięć dni przed oznaczonym terminem. Prysznic ten usprawni znacznie mycie samochodów.

Podczas mycia samochodu za pomocą węża gumowego, zużywa się przeciętnie 600 — 700 litrów wody, natomiast na dokładne wymycie samochodu pod prysznicem wystarcza w zupełności 50 — 60 litrów wody. Poza tym prysznic myje całkowicie samochód w czasie 6-ciokrotnie krótszym, w stosunku do czasu potrzebnego na wymycie samochodu starym sposobem.

Zainstalowanie prysznica jest rzeczą prostą i możliwą do wykonania nawet przez bardzo prymitywny warsztat. Na wybranym do tego celu placyku, wyznaczamy palikami miejsce na pomost. Następnie zdejmujemy warstwę ziemi (30—40) by zastąpić ją żwirem, żużlem lub drobno utłuczoną cegłą. Nie wyklucza to jednak odprowadzenia ściekającej podczas mycia wody specjalną rurą lub wykopanym w tym celu rowkiem. Na zbudowanym już pomoście ustawiamy teraz konstrukcję z rurek z powierconymi uprzednio otworami skierowanymi w kierunku samochodu. Gdy wszystko już gotowe, doprowadzamy wodę i całość urządzenia gotowa. Prysznic wyręcza nas w pracy, oszczędza dziesięciokrotnie zużycie wody i skraca czas mycia.

DBAJ O SKRZYNIĘ ŁADUNKOWĄ

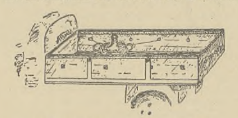
Trwałość i „żywotność" skrzyni ładunkowej, zależy przede wszystkim od kierowcy — od troski o jej stan. Umiejętna pielęgnacja jednak, jak i właściwy przewóz ładunku, polegający na jego należytym załadowaniu, umocowaniu i rozmieszczeniu w skrzyni, muszą być ugruntowane pewnymi wiadomościami. Chciałbym pokrótce omówić je w niniejszym artykule.

Niewłaściwe ułożenie ładunku w skrzyni ma duży wpływ na jej szybsze zużycie. Dość często zdarza się na przykład, że samochód przewozi niezamocowane beczki z benzyną, luźno rzucony sprzęt lub jakieś ciężkie odlewy o ostrych kantach, które niezamocowane i niedbale ułożone, obijają w czasie jazdy skrzynię, zwłaszcza gdy przewozimy ładunek po wyboistej drodze. Przewożenie butli szklanych z różnego rodzaju cieczami żrącymi, wymaga również specjalnej ostrożności tak ze względu na możliwość rozbicia butli, jak i na „bezpieczeństwo" skrzyni ładunkowej.

Powinniśmy więc pamiętać, że ładując beczki, ciężkie odlewy żeliwne, czy jakiś sprzęt o ostrych kształtach, którego przewóz groziłby uszkodzeniem skrzyni ładunkowej naszego samochodu, musimy przed przystąpieniem do ładowania przedsięwziąć środki zapobiegające uszkodzeniu jej.

I tak: ładując beczki będziemy podkładali wzdłuż skrzyni deski w ten sposób, by obręcze toczyły się po nich. Po załadowaniu powinniśmy beczki zaklinować, by nie uderzały podczas przewozu w boczne ściany skrzyni. Jeśli chodzi o inny rodzaj ładunku, należy również pod jego podstawę podłożyć deski, ażeby zapobiec ewentualnemu uszkodzeniu skrzyni w czasie przewozu.

Uproszczony sposób ładowania, przez użycie jako pomostu tylnej klapy skrzyni ładunkowej, ma ten skutek, że po pewnym czasie jest ona nie tylko najbardziej zniszczoną częścią skrzyni ładunkowej, ale wygięta, nie pozwala się zamknąć.



Praktyczny sposób przewożenia butli szklanych.

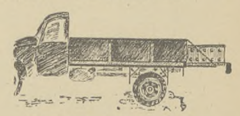
Jeśli chodzi o przewóz butli szklanych z cieczami żrącymi, to warto tu zastosować pomysł kpr. Ziomka, polegający na tym, że do każdego boku wewnątrz skrzyni przykręca się na stałe po 4 kółka metalowe, do których przymocowuje się drutem lub mocną linką kosz ze znajdującą się w nim butlą. Widzimy to dokładnie na zamieszczonym rysunku.

Niezmiernie ważnym czynnikiem mającym dodatni wpływ na przedłużenie używalności skrzyni, jest jej pielęgnacja. Myjąc, po ukończonej pracy samochód, niekoniecznie trzeba moczyć skrzynię. Drzewo narażone bowiem na ciągłe moknięcie i wysychanie — murszeje. Czasem wystarczy przecież dokładnie wymyć skrzynię. Pamiętajmy, że po pracy należy zawsze uzupełnić zgubione w ciągu dnia śruby czy nity, którymi połączone są ze sobą poszczególne deski i okucia skrzyni. Należy przy tym skontrolować zamocowanie jej do ramy samochodu. Czynność tą trzeba przeprowadzać niezwykle dokładnie zwłaszcza wtedy, gdy przewoziliśmy ładunek po drogach polnych lub wyboistych.

Malowanie skrzyni ładunkowej lakierem nie jest przypadkowe, ma ono na celu nie tylko podniesienie jej estetycznego wyglądu, ale i zabezpieczenia przed wilgocią i deszczem. Dlatego też należy dbać o to, by skrzynia zawsze była pomalowana lakierem lub farbą odporną na wilgoć.

Jeśli w czasie przewozu ładunku skrzynia ulegnie nieznacznemu chociażby uszkodzeniu to, czy to będzie pęknięta deska, czy odłamanie lub zgięcie klamry zamykającej tylną klapę skrzyni — trzeba naprawę wykonać dokładnie.

Unikajmy doraźnego, niedbałego łatania przy pomocy drutu i gwoździ. Pękniętą czy złamaną deskę, trzeba wymienić — klamrę również zamienić nową, zwłaszcza, że wykonanie jej jest bardzo proste i nie zajmuje dużo czasu.



Przedłużenie skrzyni ładunkowej przez otwarcie tylnej klapy.

Kierowca powinien pamiętać i dbać o to, by samochód swój parkować na noc pod dachem, najlepiej w zamkniętym pomieszczeniu.

ppor. St. Kubiak.

Kpt. W. Lorentowicz

Wymagający DOWÓDCA TROSKLIWY wychowawca

Żołnierze naszego wojska są bezgranicznie oddani Polsce Ludowej, swemu narodowi budującemu radosną przyszłość, są świadomi, zdyscyplinowani, szkolą się i służbę swą pełnią z zapałem. W naszym wojsku, które wzorem Armii Radzieckiej jest armią nowego typu, armią stojącą na straży niepodległości i praw ludu pracującego, istnieje pełna zgodność między patriotycznymi dążeniami żołnierzy, i wymaganiami dowódców. W rozkazie dowódcy, w jego wymaganiach widzi każdy żołnierz nakaz Ojczyzny i narodu. W przełożonym szanuje swego wychowawcę i dowódcę, który ucząc go rzemiosła wojennego umożliwia mu jak najlepsze wypełnianie zaszczytnego obowiązku, jakim jest służba wojskowa.

Od pracy dowódców: oficerów i podoficerów, zależy więc w jakim stopniu szlachetne uczucia patriotyczne żołnierzy będą wyrażać się czynem, w jakim stopniu znajdą one odbicie w rosnącym nieustannie poziomie wyszkolenia i gotowości bojowej. Od dowódców zatem zależy wychowanie żołnierza, pogłębienie jego świadomości politycznej i ludowego patriotyzmu, skierowanie jego wszystkich sił i umiejętności na osiągnięcie jak najlepszych wyników we wszystkich dziedzinach żołnierskiej służby.

Wielkie i odpowiedzialne są zadania dowódców. Dowódca jest odpowiedzialny za gotowość bojową — wyszkolenie, wychowanie, dyscyplinę oraz zaopatrzenie swoich podwładnych. Dowódca obowiązany jest rozwijać w podwładnych poczucie osobistej odpowiedzialności za sprawę obrony Ojczyzny, poczucie godności i honoru żołnierskiego. Obowiązany jest wychowywać żołnierzy w duchu bezwzględnego podporządkowania się wszystkim wymogom dyscypliny i wymagać bezwzględnego jej przestrzegania. Niezbędną cechą każdego dowódcy jest surowe wymaganie tego wszystkiego, co leży u podstaw zachowania porządku i zasad określonych w regulaminach i instrukcjach, w rozkazach i zarządzeniach przełożonych.

Dowódca powinien być wymagający zawsze i wszędzie, w sprawach większej i mniejszej wagi, w wyszkoleniu i służbie, w koszarach i poza koszarami. Oficerowie i podoficerowie naszej służby dają podwładnym osobisty przykład dyscypliny oraz gorliwego pełnienia służby i tego samego od nich wymagają. Tacy dowódcy reagują natychmiast na każde naruszenie dyscypliny i porządku wojskowego, na każdą próbę pomijania lub pomniejszania wymagań regulaminów. Pracę szkoleniową łączą oni ściśle z pracą wychowawczą, opartą na dokładnej znajomości każdego podwładnego, na indywidualnym podejściu w szkoleniu i wychowywaniu do każdego z żołnierzy. Jak wykazała praktyka w pododdziałach tych dowódców życie i służba żołnierska przebiegają ściśle według zasad regulaminów.

Dowódcy tacy stawiają żołnierzom wysokie wymagania, wychowują i uczą ich, by dążyli stale naprzód do nowych sukcesów w wyszkoleniu, by nie poprzestawali na dotychczasowych osiągnięciach. Surowym wymaganiom takich dowódców towarzyszy codzienna, pieczołowita troska o potrzeby materialne i kulturalne podwładnych, dbałość o to, aby żołnierz rozumiał swoje zadania, aby w dowódcy miał pełne oparcie. Stawiając podwładnym surowe wymagania, dowódcy ci traktują ich sprawiedliwie, opiekują się nimi, szkolą ich ofiarnie, rozumnie korzystają ze swych uprawnień dyscyplinarnych.

Ci dowódcy rozumieją, że poziom wyszkolenia i dyscypliny w jednostce zależy w wielkim stopniu od nich samych, jako od bezpośrednich wychowawców i przełożonych żołnierzy. Pamiętają oni, że na nich wzorują się i z nich biorą przykład podwładni. Ich autorytet oparty jest na osobistych zaletach moralnych, na osobistym przodownictwie w każdej dziedzinie naszego żołnierskiego życia.

Już bardzo niewiele czasu dzieli nas od mającego odbyć się w jednostkach Przeglądu Generalnego. Czas ten musi być należycie wykorzystany. Do Przeglądu Generalnego musimy stanąć z nowymi osiągnięciami w wyszkoleniu bojowym i politycznym, musimy zademonstrować najwyższą gotowość bojową naszej techniki, którą powierzyła nam Ludowa Ojczyzna. Uzyskanie jednak tych sukcesów, pełna realizacja zadań postawionych przez Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski K. Rokossowskiego i Szefa Służby Samochodowej MON zależna jest w dużej mierze od samych dowódców: podoficerów i oficerów. Ich praca, ich wysoka wymagalność w stosunku do siebie i swoich podwładnych przyczynią się do pełnego wykonania zadań stojących przed jednostkami służby samochodowej, do umocnienia gotowości bojowej całego wojska, co pomoże jeszcze lepiej pełnić swą służbę.

KIEROWCY DYSKUTUJĄ NAD PROJEKTEM KONSTYTUCJI

Dyskusja nad projektem Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej objęła swym zasięgiem cały kraj. Wypowiadają się na jej temat wszyscy obywatele, wśród nich żołnierze naszej służby.

*

DUMNY JESTEM ŻE BRONIĘ ZDOBYCZY LUDU PRACUJĄCEGO

Na punkcie dyskusyjnym jednej z jednostek jest zawsze gwarno. Proste są żołnierskie słowa, ale widać z nich głęboką miłość do Ojczyzny, wdzięczność ludowej władzy za projekt Konstytucji.

Oto co mówi plut. Franczyński, dowódca pododdziału samochodowego.

— Konstytucja Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej jest wyrazem dążeń całego narodu w dziele budowy szczęśliwego życia dla wszystkich obywateli.

Siedem lat Polski Ludowej wykazało, że opieka państwa nad rodziną i nad młodzieżą nie jest frazesem, lecz rzeczywistością, o której mówi projekt Konstytucji. Będzie u nas coraz lepiej dzięki Konstytucji, która gwarantuje nasze prawa do lepszego szczęśliwego jutra.

Dumny jestem z faktu, że zostałem podoficerem takiej właśnie armii, która broni tych wielkich zdobyczy ludu pracującego.

*

MIASTO BOHATERSKICH TRADYCJI NARODU POLSKIEGO

Czytając projekt Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zastanowiłem się dłużej — powiedział st. szer. W. Kolbas — nad artykułem 90 projektu. Mówi on: **„Stolicą Polski Rzeczypospolitej Ludowej jest miasto bohaterskich tradycji Narodu Polskiego — Warszawa".**

W ten sposób projekt Konstytucji nawiązał do historycznej decyzji Polskiej Partii Robotniczej i Krajowej Rady Narodowej.

Nasza Warszawa, socjalistyczna stolica ludowego państwa, barbarzyńsko zniszczona przez hitlerowskiego okupanta podnosi się z ruin coraz piękniejsza i wspanialsza. Prawie codziennie przejeżdżam swoim „Gazem" ulicami nowej Warszawy. Takie ulice, jak trasa W-Z, budująca się trasa N-S, Nowa Marszałkowska to już są drogi przygotowane do życia wielkiego, nowoczesnego miasta. Ruch samochodów na nich jest ułatwiony. Widzę także jak rosną nowe osiedla mieszkaniowe, służące ludziom pracy: Muranów, Mirów, Mokotów, MDM.

Dlatego wiem, że stolica socjalistycznej Polski będzie wielką i wspaniałą, bo zabezpiecza to właśnie projekt Konstytucji. Dotychczasowe nasze osiągnięcia świadczą o tym najlepiej.

*

BUDUJEMY LEPSZE ŻYCIE

W pododdziale, którego dowódcą jest oficer Cieplak, podczas organizowanych w świetlicy gawęd kierowcy z ożywieniem dyskutują na temat poszczególnych artykułów projektu Konstytucji.

Sierż. Bury mówi, że w jego rodzinnej wsi jest dzisiaj spółdzielnia produkcyjna. Chłopi uprawiają ziemię maszynami. Jest światło i radio, dom kultury i świetlica, boisko sportowe. We wsi istnieje organizacja partyjna i ZMP-owska.

Są jednak i trudności — dodaje sierż Bury Trzeba walczyć z kułakami, którzy widzieli by chętnie, aby spółdzielnia nie dała sobie rady. Przeszkadzają poczynaniom chłopów zrzeszonych w spółdzielni przez różne akty dywersyjne.

Ale — dodaje sierż. Bury — te trudności chłopi pokonują, bo wiedzą, że droga do polepszenia stanu rolnictwa, podniesienia kultury na wsi wiedzie przez spółdzielczość produkcyjną. Ich wiara w lepszą przyszłość została wzmocniona teraz, kiedy przeczytali o projekcie Konstytucji.

Na szlaku bojowym służby samochodowej

Siłę i szybkość, z jaką gromiły u boku Armii Radzieckiej oddziały I Armii WP faszystów na szlaku bojowym od Lenino do Berlina, zawdzięczać należy między innymi zmotoryzowaniu naszych jednostek. Żołnierze-kierowcy „Kościuszkowcy", biorąc przykład ze swych kolegów żołnierzy służby samochodowej Armii Radzieckiej, posiadali zawsze swoje samochody sprawne i w najwyższej gotowości bojowej. Na zdjęciu: Przegląd oddziału zmotoryzowanej artylerii I Armii przed wyruszeniem do walki. Kierowcy stoją obok swych maszyn.

STACHANOWCY

miejsca i płynne przechodzenie na inne biegi, prawidłowy rozbieg na poszczególnych biegach, ekonomiczna szybkość na prostych odcinkach drogi, rzadkie stosowanie hamulców.

W JAKI SPOSÓB OSIĄGNIĘTO OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA

Benzyna jest cennym paliwem i na oszczędność jej skierowana została uwaga wszystkich kierowców - stachanowców. Z inicjatywą oszczędzania paliwa wystąpili kierowcy stachanowcy: W. Titow, I. Karpow i I. Szlakow pracujący na autobusie ZIS-16.

Zobowiązali się oni pracować w zimie na normach letnich. (Na zimę przewiduje się dodatek do norm letnich około 10 proc.). Brygada Titowa pomimo ciężkich warunków atmosferycznych nie tylko wypełniła swe zobowiązanie, ale jeszcze przekroczyła je, jak to widać z załączonej tabelki.

Faktycznie zużyto l.	Zaoszczędzono w stosunku do normy letniej	
	l	%
3945	640	14
3994	830	17
3415	848	20
2615	338	11,5
13969	2656	16

Oszczędności te osiągnięto dzięki wzorowemu wyregulowaniu zespołów i mechanizmów, oraz zastosowaniu w skrzynce biegów i moście tylnym oleju zimowego.

Zastosowano w gaźniku specjalny podgrzewacz zasysanej mieszanki. Jest to osłona wykonana z blachy, obejmująca rurę wydechową i połączona z gaźnikiem. Zassana mieszanka opływając rurę wydechową podgrzewa się.

Szczególną uwagę zwracają kierowcy - stachanowcy na czystość zespołów instalacji elektrycznej, prawidłowe odstępy między elektrodami świec, styków przerywacza, sprawność akumulatorów i normalną pracę prądnicy. Ważne również jest sprawdzanie wody chłodzącej za pomocą wskaźnika temperatury.

Oprócz tego, wykorzystują bezwładność pojazdu na spadach drogi, przy podjeździe do przystanku, skrzyżowaniach i innych miejscach, gdzie konieczne jest zmniejszanie szybkości.

W JAKI SPOSÓB OSIĄGNIĘTO DUŻE PRZEBIEGI OGUMIENIA?

Ogumienie jest cennym materiałem w gospodarce narodowej. Duże oszczędności w tej dziedzinie uzyskał kierowca Niechajew M., obsługujący wraz z kierowcami Komorowem i Zapylajewem autobus ZIS-16.

Warunkiem zasadniczym uzyskania dużych przebiegów ogumienia jest utrzymanie samochodu w pełnej sprawności technicznej. Układ hamulcowy winien być dokładnie wyregulowany, luz kierownicy minimalny, prawidłowe pochylenie i zbieżność kół; resory winne być całe i mieć normalną strzałkę ugięcia, obręcze kół nie pogięte, prawidłowo ustawione i dobrze umocowane. Dlatego kierowcy - stachanowcy przed nałożeniem opon doprowadzają obręcze kół do porządku sprawdzają czy nie są one pogięte, czy ich otwory nie są rozkalibrowane, usuwają rdzę. Pamiętają, że przed montowaniem dętkę i fartuch należy pokryć cienką warstwą talku. Oponę dokładnie sprawdzić wewnątrz i zewnątrz, oczyścić wewnętrzną część od piasku, pyłu i drobnych kamieni. Montaż opon przeprowadza się na czystym brezencie, posługując się łyżkami monterskimi, nie należy stosować łomów, wkrętaków, młotków itp. Ciśnienie w dętkach sprawdzają codziennie posługując się ciśnieniomierzem. Należy pamiętać, że mniejsze ciśnienie o 20% od normalnego skraca okres służby opon o 30%, wyższe zaś ciśnienie od normalnego zmniejsza okres używalności opon o 15%.

W sprawnej i całej dętce ze szczelnym zaworkiem następuje ubytek powietrza wyłącznie przez jej ścianki. Zimą przy temp. 0° w ciągu 10 dni ubytek wynosi 3%, latem zaś w temp. 30° w ciągu tego okresu 20%. Widzimy z tego, że latem w dętce po 10 dniach zamiast np. 3 atm. może być 2,4 atm. Jazda przy tym ciśnieniu szybko prowadzi do zniszczenia opon. Duże znaczenie ma zatym dobranie opon tylnych kół bliźniaczych. Opony jednakowej średnicy w stanie swobodnym lecz o różnych rysunkach bieżnika pod ciążeniem mają różne promienie toczenia, wskutek czego będą one nie jednakowo obciążone. To samo występuje przy niejednakowo zużytych bieżnikach. Dopuszczalna różnica zużycia bieżnika wynosi nie więcej niż 5 mm. W wypadku dostania się między koła kamienia usuwa się go niezwłocznie zdejmując zewnętrzne koło.

Jak z powyższego wynika, kierowcy-stachanowcy celem zwiększenia przebiegu opon stosują następujące środki:

1) prawidłowo montują opony,

2) sprawdzają i utrzymują stałe normalne ciśnienie powietrza w ogumieniu,

3) sprawdzają prawidłowe pochylenie i zbieżność kół przednich oraz równomierne działanie hamulców,

4) płynnie prowadzą samochód zmniejszając szybkość przy przejazdach przez tory, doły i inne nierówności drogi.

5) w odpowiednim czasie przestawiają opony

Kierowca - stachanowiec W. Izmołow osiągnął przebieg międzynaprawczy samochodu ZIS-5 300 tys. km. Powyżej jego zdjęcie oraz wykres 113 tys. km. przebiegu ogumienia, jakie osiągnął na swym wozie (w porównaniu z normą 30 tys. km.).

PRZEGLĄD GENERALNY WIELKIM

ZMP-owcy PRZODUJĄ W PRZYGOTOWANIACH DO PRZEGLĄDU GENERALNEGO

Organizacja ZMP-owska naszej jednostki doskonale rozumie i zdaje sobie sprawę, jak wielkie znaczenie odgrywają w życiu Służby Samochodowej Przeglądy Generalne.

Żołnierze — kierowcy naszej jednostki wiedzą, że Przegląd Generalny będzie sprawdzianem ich całorocznej pracy dla dobra Ojczyzny oraz wskaźnikiem podniesienia gotowości bojowej. Dlatego do Przeglądu przygotowujemy się sumiennie nie tylko sami, ZMP-owcy, lecz także staramy się wciągnąć w nurt rzetelnej pracy wszystkich kierowców niezorganizowanych.

W pracach przygotowawczych przed Przeglądem Generalnym wyróżniają się kol. kol. Zawisza, Skiroski, Mirowski, których samochody osiągnęły już pełną gotowość techniczną. Tempo gorączkowej pracy ogarnęło nie tylko kierowców. Całą parą idzie robota w warsztatach naprawczych, gdzie w kanałach mechanicy dokręcają, smarują, czyszczą — każdy zespół samochodu. Kol. Kołodziejski nie ma swojego wozu — lecz pracuje przy remoncie Skody i pomimo, że jest żołnierzem młodego rocznika nie ustępuje w pracy swoim starszym towarzyszom. Często można go spotkać po zakończeniu obowiązkowych zajęć jak pochylony nad maską silnika pracuje z zapałem.

Bodźcem do jeszcze bardziej wzmożonej pracy było dla ZMP-owców naszej jednostki zebranie naszej Organizacji, na którym omówiliśmy formy pomocy ZMP-owców przy wykonywaniu prac przed Przeglądem Generalnym. Po zebraniu każdy z towarzyszy jeszcze głębiej zrozumiał, że „wzrost i szerzenie przodownictwa wśród ZMP-owców oraz oddziaływanie na żołnierzy niezrzeszonych — jest obowiązkiem każdego kierowcy ZMPowca".

ZMP-owcy realizując uchwały organizacji pociągają swoim przykładem kolegów niezorganizowanych jak kol. Piaseckiego, Paszkowskiego i innych, do jeszcze bardziej wydajnej pracy.

Aktywiści naszej Organizacji ZMP-owskiej kol. kol. Janczak i Tomelko zobowiązali się pomóc w okresie przed Przeglądem Generalnym innym kierowcom jednostki w przygotowaniu sprzętu samochodowego.

szer. Misiowiec Lech

KIEROWCY PRZED PRZEGLĄDEM

W jednostce oficera Rogowicza już od dawna trwają przygotowania do Przeglądu Generalnego. Nic w tym dziwnego, gdyż ambicją naszych kierowców jest utrzymanie pierwszeństwa, które zdobyli, dzięki swej ofiarnej pracy, w latach ubiegłych.

Żołnierze — kierowcy zdają sobie sprawę, że sprzęt jaki im powierzyło dowództwo, jest dziełem rąk i mózgów polskich oraz radzieckich inżynierów i robotników. Dlatego sprzęt ten należy specjalnie szanować i racjonalnie eksploatować. Wynikiem dbałości żołnierzy o powierzony im sprzęt samochodowy są znaczne oszczędności paliwa, jakie uzyskali oni w minionym okresie.

Kpr. Ziobroń, kpr. Midura i szer. Mirowski — to znani „oszczędnościowcy" naszej jednostki.

Pisząc o pracach przygotowawczych przed Przeglądem Generalnym wspomnieć należy koniecznie o plutonie remontowym, którego dowódcą jest oficer Siekiera i jego dzielnym pomocnikiem plut. Lejszy, który swą sumienną pracą zyskał zaufanie dowództwa i przyjaźń kolegów. Pod bacznym okiem oficera Siekiery i plut. Lejszy zdobywają i pogłębiają swoją wiedzę fachową kpr. Bałut oraz szer. szer. Kargę i Glesman.

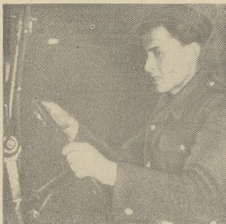
Wszystkie trudności, jakie wyłaniają się przed nami w związku z nadchodzącym Przeglądem Generalnym zostaną pokonane, dzięki zapałowi do pracy i wielkiej energii, z jaką wszyscy kierowcy i mechanicy naszej jednostki przystąpili do przygotowania sprzętu samochodowego.

st. sztr. Pacyński



ŻOŁNIERZE — KIEROWCY POŚWIĘCAJĄ CZAS NAUCE WŁASNEJ

Nauka własna — to jeden ze środków poznania zasad techniki i eksploatacji naszego sprzętu samochodowego, to ważny środek w osiąganiu wiadomości i uzupełnianiu naszej świadomości politycznej. Kierowcy — samochodziarze wiedzą doskonale, że nauka własna jest im pomocą w osiąganiu coraz wyższego poziomu wyszkolenia. Poniżej zamieszczamy wypowiedzi kpr. Ziobronia Edwarda na temat znaczenia nauki własnej przed Przeglądem Generalnym.



Kpr. Ziobroń Edward — wzorowy dowódca drużyny przy kierownicy Gaz-67

Przegląd Generalny — mówi kpr. Ziobroń Edward w rozmowie z przedstawicielem redakcji „ZK", — jest nie tylko sprawdzianem sprawności technicznej naszych samochodów.

Podczas Przeglądu Generalnego żołnierze Służby Samochodowej będą mieli możność wykazania swych wiadomości teoretycznych z dziedziny techniki, eksploatacji, znajomości życia gospodarczego Polski oraz obecnej sytuacji politycznej.

Dlatego też w jednostce naszej wiele uwagi poświęcamy kwestii należytego opanowania materiałów szkoleniowych i czas wolny od zajęć zużywamy na naukę własną. Pogłębiamy wiadomości ze wszystkich dziedzin życia wojskowego, techniki i eksploatacji a szczególnie dokładnie studiujemy zagadnienia marksistowskie.

Przegląd Generalny — pisał w roku ub. na łamach „ZK" Szef Służby Samochodowej MON — jest podstawowym sprawozdaniem każdego kierowcy, mechanika, warsztatowca, podoficera i oficera z dokonanej pracy służby w ciągu roku. Podczas Przeglądu ujawni się kto dużo i wytrwale pracował w ciągu roku, a kto lekceważąco odnosił się do swych obowiązków.

Bogata i chlubna jest tradycja Przeglądów Generalnych. W latach wojny sprzęt samochodowy I i II Armii WP w ciężkich warunkach frontowych zdawał pomyślnie egzaminy sprawności bojowej. Trudne warunki atmosferyczne, zniszczone drogi, wielka różnorodność terenu — nie wpłynęły wcale na obniżenie sprawności naszych pojazdów. Żołnierze kierowcy i specjaliści samochodowi dbali o powierzony im sprzęt, wzorowo wywiązując się z powierzonych im zadań i wnieśli pokaźny wkład w rozgromienie faszyzmu niemieckiego.

W roku bieżącym już po raz szósty po odzyskaniu Niepodległości Służba Samochodowa WP staje do Przeglądu Generalnego. Przeglądy, w których nasi żołnierze pragną kontynuować chlubną tradycję wojsk samochodowych I i II Armii WP są potężnym bodźcem do dalszych sukcesów oraz do ciągłego podnoszenia gotowości bojowej i sprawności technicznej pojazdów wojska.

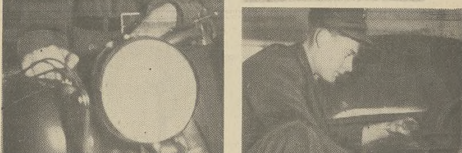
Dzisiaj, kiedy amerykańscy żołdacy stosują ludobójcze metody walki — broń bakteriologiczną w Korei, a odradzający się w Niemczech zachodnich militaryzm pragnie oderwać nasz naród od pokojowej twórczej pracy — Przegląd Generalny ma specjalny charakter. Służba Samochodowa Ludowego Wojska Polskiego zadokumentuje bowiem w czasie Przeglądu, swoją gotowość bojową zdolną do wykonania postawionych przed nią zadań.

Jednocześnie wykażemy podczas Przeglądu Generalnego najwyższą dbałość o nasze samochody — dając jednocześnie Polskiej Klasie Robotniczej gwarancję, że powierzony nam sprzęt własność ludowego państwa — znajduje się w dobrych rękach kierowców — synów robotniczych i chłopskich.

Dając dowód wysokich wartości politycznych, bojowych i technicznych naszej służby stwierdzamy, że nie poszła na marne praca, doświadczenia i wzory radzieckiej służby samochodowej.

TAK PRACUJĄ NASI PRZODUJĄCY





SZER. SOWIŃSKI

Pobieda Szefa Służby Samochodowej Okręgu mknie raźno, rozpryskując błoto na jezdni. Udajemy się do jednej z jednostek samochodowych, która wyróżnia się w pracach przygotowawczych do Przeglądu Generalnego.

Jednostka samochodowa o której mowa poniżej, jest jedną z tych, w której trwają od dawna prace mające na celu doprowadzenie ciągników, samochodów i motocykli do bezwzględnej sprawności technicznej.

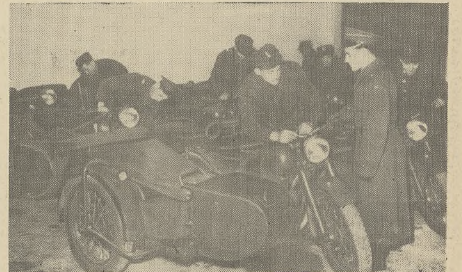
Zwiedzamy warsztaty i garaże. Wszędzie panuje ożywiony ruch. W powietrzu czuć benzyną i smarami. Ta ożywiona krzątanina przy zielonoszarych korpusach Zisów i stojących na kanałach remontowych Gazach, ma wygląd wielkiej planowej akcji, której celem jest doprowadzenie sprzętu jednostki do pełnej sprawności bojowej.

Przy ustawianiu gaźnika Zisa—150, który stoi naprzeciw wejścia do hali remontowej pracuje kpr. Wojciechowski. Już blisko dwa lata jeździ kpr. Wojciechowski Zisem—150 i może poszczycić się znacznemi sukcesami w oszczędności materiałów pędnych i ogumienia. Obecnie sprawdza on wszystkie zespoły swojego samochodu, aby był on przygotowany przed terminem do Przeglądu Generalnego.

Z sąsiedniej hali dochodzi nas warkot uruchamianych silników wspaniałych produkcji radzieckiej motocykli M—72. To mechanicy motocykliści szykują do Przeglądu powierzone im maszyny.

W półmroku hali garażują nowiutkie

KPR. WOJCIECHOWSKI



Przegląd Generalny — to egzaminy sprawności naszych maszyn! Oficer Nowakowski w rozmowie z kpr. Ignasiakiem udziela porad we wzorowym przygotowaniu sprzętu do P. G.

PRACUJEMY W WARSZTACIE

REGULUJEMY GAŹNIK

Jednym z elementów gaźnika podlegającym regulacji w okresie przejścia na eksploatację wiosenno-letnią jest pompka przyśpieszeniowa.

Zimą, wskutek większych obciążeń na jakie narażony był silnik, a także obniżonej temperatury, ilość benzyny wtryskiwanej w chwili nagłego otwarcia przepustnicy przez pompkę przyśpieszeniową musiała być większą. Inaczej mówiąc, skok tłoczka pompki przyśpieszeniowej musiał być większy. W zbliżającym się okresie letnim przy pracy w lepszych warunkach ilość wtryskiwanej przez pompkę benzyny należy zmniejszyć.

Niedokonanie tej czynności powoduje przy szybkim przejściu na wysokie obroty tworzenie zbyt bogatej mieszanki co objawia się w braku „zrywu" i dławieniu silnika. Zużycie paliwa przy tym wzrasta.

Regulacja skoku tłoczka pompki przyśpieszeniowej polega na zmianie położenia cięgła pompki przyśpieszeniowej na dźwigni osadzonej na osi przepustnicy mieszanki.

Pompka przyśpieszeniowa posiada najczęściej trzy regulacje (trzy otwory na dźwigni):

1. — bogatą stosowaną zimą i w ciężkich warunkach pracy, odpowiadającą największemu skokowi tłoka pompki.
2. — średnią — stosowaną w normalnych warunkach eksploatacji i
3. — ubogą stosowaną w okresie lata (wysokie temperatury i w dogodnych warunkach eksploatacji) — odpowiadająca najmniejszemu skokowi tłoka.

Niewłaściwe przestawianie cięgła łączącego trzonek pompki z dźwignią osadzoną na osi przepustnicy, powoduje wstrzykiwanie nieodpowiedniej dawki paliwa.

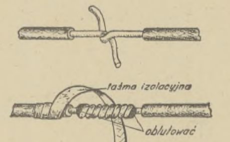
W okresie wiosny należy więc ustawić cięgło w położenie, środkowe, latem zaś najbliżej osi. Trzeba tu dodać że w niektórych gaźnikach skok tłoczka pompki nie jest regulowany.

W okresie przygotowań do Przeglądu należy sprawdzić ponadto stan tłoczków skórzanych pompki przyśpieszeniowej i sprężyn pod tłoczkami oraz szczelność zaworków zwrotnych. Nieszczelność tych elementów powoduje nienormalną pracę pompki.

W gaźnikach w których działanie pompy przyśpieszającej jest pneumatyczne (K-49) należy zwrócić uwagę na dolegание uszczelki między komorą pływakową a jej pokrywkę. Nieszczelność taka może naruszyć normalną pracę pompki.

SPRAWNE PRZEWODY ELEKTRYCZNE CHRONIĄ ODBIORNIKI

Uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej są bardzo często przyczyną przymusowych przestojów pojazdu w drodze. Jeżeli w mijającym okresie zimowym nie spotkała nas taka przykrość możemy sobie powiedzieć, że instalacja elektryczna naszego samochodu była właściwie przygotowana do tego ciężkiego okresu. Nie zwalnia nas to jednak od obowiązku najdokładniejszego sprawdzenia instalacji w przededniu Przeglądu Generalnego. Niedomagania instalacji elektrycznej może stać się przyczyną zatrzymania samochodu podczas defilady.



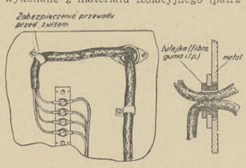
Rys. 1. **Sposób łączenia przewodów elektr.**

Przede wszystkim sprawdźmy wszystkie połączenia. Szczególnie uważnie sprawdzimy czystość zacisków a następnie poddajmy dokładnym oględzinom przewody łączące poszczególne odbiorniki ze źródłami prądu. Miejmy na uwadze, że przewody instalacji samochodu pracują w nader ciężkich warunkach. Są one zawieszone między odbiornikami i podlegają stale najróżniejszym wstrząsom, ponadto są zawsze narażone na działanie oleju, benzyny względnie nafty czy ropy.

Uszkodzenie izolacji prowadzi do zwarć i może być przyczyną zniszczenia odbiornika. Dlatego też każde stwierdzone uszkodzenie izolacji przewodu należy dokładnie zaizolować.

Przy stwierdzeniu przerwania przewodu końce jego należy odizolować, skręcić i dokładnie polutować, owinąwszy go następnie taśmą izolacyjną (patrz rys. 1). Łączenie przewodów przez skręcenie (bez lutowania) jest zabiegiem doraźnym i nie może być tu stosowane.

Szczególną uwagę trzeba zwrócić na stan przewodów przechodzących przez części metalowe. Przewody w tych miejscach powinny być chronione odpowiednią koszulką izolacyjną, przy tym w miejscach przejść winny być osadzone tulejki wykonane z materiału izolacyjnego (patrz



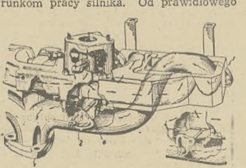
Rys. 2. **Przechodzenie przewodnika przez części metalowe**

rys. 2). Przewody prowadzące od płytek łącznikowych winny być związane w pęczki i prowadzone w ten sposób, by izolacja ich nie była narażona na uszkodzenie. Przed zwisem przewody winny być chronione przez odpowiednie uchwyty, mocowane do stałych części samochodu.

Tak sprawdzone i zabezpieczone przewody instalacji naszego samochodu dadzą pewność, że instalacja elektryczna w całości nie zawiedzie nas w najcięższej próbie.

PAMIĘTAJMY O PODGRZEWACZU MIESZANKI

Podgrzewacz mieszanki palinowej powinien być zawsze ustawiony w położeniu odpowiadającym porze roku i warunkom pracy silnika. Od prawidłowego



Rys. 3

ustawienia podgrzewacza zależy oszczędność zużycia paliwa i przedłużenie międzynaprawczego okresu pracy silnika.

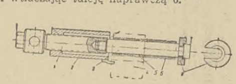
— W okresie zimy podgrzewacz w naszym silniku ustawiony był na pełne ogrzewanie. Jeżeli zapomnimy o przestawieniu go w okresie letnim na zmniejszone podgrzewanie, wywołamy przez to zwiększenie objętości mieszanki, niedostateczne napełnienie cylindrów, a tym samym spadek mocy silnika. Należy pamiętać że przy wysokich temperaturach lata, zasłonkę podgrzewacza należy ustawić w położeniu wyłączenia (patrz rys. 3). Takie położenie należy również zachowywać przy długotrwałych podróżach po szosie z dużą szybkością. Przechodząc więc na eksploatację wiosenno - letnią nie zapominajmy o przesunięciu zasłonki podgrzewacza.

PRZYRZĄD DO WYMIANY ZUŻYTYCH TULEJ RESOROWYCH

W pracach warsztatowych zwłaszcza w okresie nasilenia tych prac potrzebne są nam często najprzeróżniejsze przyrządy, które służą pomocą w wykonaniu bieżących napraw. Jednym z takich, jest specjalny przyrząd do wymiany zużytych tulej resorowych, pozwalający na wykonanie tej czynności bez zdejmowania resorów z samochodu.

Wymiana zużytej tulei odbywa się następująco:

W zwolnione ucho resoru, przez otwór w zużytej tulei wstawia się oprawę 3 (patrz rys. 4). Na oprawę nakłada się tuleję naprawczą 6, a na rowek pierścieniowy końca oprawy — specjalną podkładkę 7. Przy podkręcaniu śruby 1 (lewoskrętny gwint) w prawo wychodzi ona z obudowy 2, opierającej się o ucho resoru i pociąga oprawę z podkładką, wyciskając zużytą tuleję 5 i wtłaczając tuleję naprawczą 6.



Rys. 4.

Do obudowy przyspawana jest opora, która przylegając do pióra resorowego 4 uniemożliwia obracanie się obudowy przy pokręcaniu śruby 1.

Przy obróceniu śruby w lewo o 1 — 2 obroty podkładka zostaje zwolniona i oprawę 2 — wyjmuje się z resoru.

Za pomocą tego przyrządu można wymieniać tuleje resorowe samochodów Zis-150, Zis-5 i Gaz-51. W tym celu produkuje się dwa rodzaje opraw: jedna o średnicy 25 mm do tylnych tulej resorowych samochodów Zis-150, Zis-5 i Gaz-51 i druga o średnicy 18,5 mm do przednich tulej samochodów Zis-150 i Zis-5.

Dzięki prostej budowie przyrząd może być wykonany w każdym parku samochodowym.

Przed zastosowaniem tego przyrządu, wymiana wszystkich tulej resorowych na jednym samochodzie trwała 10,4 godz., obecnie trwa ona zaledwie 4,2 godz. przy czym wymiany może dokonywać kierowca.

FIZYKA SAMOCHODOWA

POJĘCIE SIŁY

Chcąc podnieść jakiś przedmiot, przesunąć stół, rozciąć arkusz blachy albo rozerwać sznur, musimy wytężyć siłę naszych mięśni, albo jak to się często mówi — przyłożyć się.

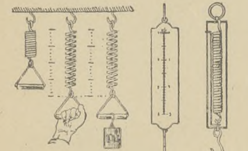
Tak więc, mówimy o sile pociągowej konia, rozumiejąc pod tym stopień napięcia mięśni konia, gdy ciągnie on wóz. Mówimy o sile pociągowej parowozu czy traktora, jakgdyby porównując tę siłę z wielkością wysiłku naszych mięśni.

Jeżeli jakiekolwiek ciało zaczęło poruszać się, zatrzymało się, albo w jakikolwiek inny sposób zmieniło swój ruch, to mówi się, że na ciało działa siła.

W jaki sposób określa się działanie siły?

Omówmy najpierw **wielkość siły.**

Chcemy np. zmierzyć siłę naszej ręki. W tym celu weźmy sprężynę i będziemy ją rozciągali Zaobserwujemy na jaką długość rozciągnie się sprężyna. Następnie zwolnimy sprężynę i znowu zaczniemy ją rozciągać, obciążając ją odważnikami, aż osiągniemy poprzednią długość (rys. 1). Przypuśćmy, że ciężar odważników, które rozciągnęły naszą sprężynę okaże się równy 10 kg, więc i siła z jaką rozciągnęliśmy sprężynę ręką jest równa 10 kg. Przyrządy dla pomiaru siły nazywają się siłomie-



Rys. 1 Rys. 2

rzami (dynamometrami). Główną ich częścią jest sprężyna (rys. 2), albo resor metalowy o specjalnym kształcie.

Sprężynę możemy rozciągać albo ściskać, wózek można przetoczyć wprzód, albo w tył w zależności od tego, w jakim kierunku popychamy go. Pod wpływem siły ciężkości ciała spadają do dołu, aby podnieść ciało do góry, należy w tym kierunku przyłożyć nasz wysiłek. Oznacza to, że w **jakim kierunku działa siła,** w takim kierunku nastąpi ruch ciała

Aby siła mogła działać na ciało, musi być ona przyłożona do jakiegoś punktu ciała. Punkt ten nazywamy **punktem przyłożenia siły.**

Tak więc widzimy, że **działanie siły określają** trzy wartości: wielkość siły, kie**runek jej działania i punkt przyłożenia siły.**

NASZ KONKURS

Na rysunku przedstawiony jest schematycznie silnik spalinowy, benzynowy, jednocylindrowy dwusuw (jest on produkowany przez polski przemysł).

Cykl pracy silnika przebiega w/g zasady dwusuwu, a więc w ciągu dwóch suwów, albo jednego obrotu wału korbowego (360°). Skrzynka korbowa pracuje jako pompa przepłukująca.

W silniku tym wyodrębnić możemy trzy kanały:

a) kanał ssący — wlotowy (od gaźnika)

b) kanał wydechowy — wylotowy (do tłumika)

c) kanał przepłukujący — przelotowy ze skrzynki korbowej do górnej przestrzeni cylindra. **Czy każdy z Was umie je znaleźć?**

Praca silnika odbywa się w następujący sposób:

1) Suw pierwszy — napełnienie (tłok posuwa się ku górze).

Pod tłokiem — rozrzedzenie i zassanie mieszanki z gaźnika do skrzynki karbowej.

Nad tłokiem — sprężanie i zapłon mieszanki.

2) Suw drugi — praca (tłok posuwa się ku dołowi).

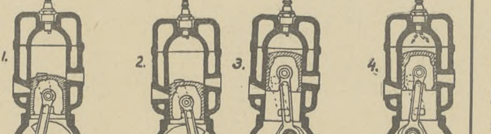
Pod tłokiem — wstępne sprężanie i przelot mieszanki nad tłok

Nad tłokiem — spalanie mieszanki, następnie wydech oraz napełnienie mieszanką górnej przestrzeni cylindra.

Rysunki, poszczególnych etapów pracy dwusuwu celowo zostały podane w złej kolejności.

Koledzy! Spróbujcie je uporządkować.

Uwaga: obrót wału korbowego jest zgodny z ruchem wskazówki zegara. Właściwą kolejność rysunków podamy w numerze następnym „Za Kierownicą".



Odpowiedzi SKRZYNKI TECHNICZNEJ

KPR. CISOWSKI JAN

zapytuje o przyczyny samoczynnego wyłączenia się czwartego biegu w jego samochodzie Zis-5.

Przyczyn powodujących „wyskakiwanie" biegu może być kilka. Najczęstrzą przyczyną jest zużycie się zębów kół zębatych wskutek długotrwałej pracy, wad sprzęgła lub niewłaściwej obsługi skrzynki biegów. Ponadto w skrzynce Waszej mogły ulec zgięciu widełki wodzika skutkiem czego koła zębate nie zazębiają się całkowicie po włączeniu biegu. Innym przypadkiem może być pęknięta sprężyna zatrzaskowa wodzika co powoduje że kulka nie jest dociskana do wyżłobienia na wodziku i nie jest on blokowany w położenie włączenia czwartego biegu. Każdemu z tych uszkodzeń towarzyszy zwykle zgrzyt kół zębatych, o którym nie wspominacie.

W każdym jednak wypadku skrzynkę biegów należy oddać natychmiast do naprawy.

ROZWIĄZANIE KONKURSU Z NR. 5 „ZA KIEROWNICĄ"

Prawidłowa odpowiedź na nasze pytania powinna brzmieć następująco:

1. Produkcja ZSRR „Pobieda" — Gaz M—20.
2. Pedały hamulca, sprzęgła i przepustnicy winny znajdować się z lewej strony drążka zmiany biegów
3. Szybkościomierz winien być umieszczony w miejscu zegara i odwrotnie zegar w miejsce szybkościomierza
4. Między szybkościomierzem, a zegarem nie ma w rzeczywistości wskaźnika benzyny, lecz napis: „Awtozawod im. Mołotowa".
5. Brak jest napisu „M—20".

NASI czytelnicy ODPOWIADAJĄ NA ANKIETĘ „Za Kierownicą"

Ankieta, którą zamieściliśmy w styczniowym numerze „Za kierownicą" została przyjęta przez żołnierzy naszej służby z wielkim zainteresowaniem. Świadczy to, że sprawy, które poruszamy na łamach naszego pisma są bliskie kierowcom i specjalistom służby samochodowej.

Do redakcji nadal napływają listy i wypowiedzi, w których kierowcy wypowiadają się odnośnie tematyki pisma, bądź też zgłaszają się jako korespodenci „Za Kierownicą".

Poniżej zamieszczamy najbardziej charakterystyczne listy i wypowiedzi, dotyczące wykorzystywania przez żołnierzy artykułów w „ZK" dla pomocy w szkoleniu, eksploatacji i obsłudze sprzętu samochodowego.

Kubiak Stefan ppor.

Spróbuj — a napewno potrafisz



Miałem zostać korespondentem. Jednak nie mogłem pokonać w sobie fałszywego wstydu, że ktoś może wyśmiać moją pracę. Mnie też — tak jak Wam Koledzy — zdawało się, że potrzebna est jakaś nadzwyczajna wiedza, jakieś specjalne zdolności literackie, żeby zostać korespondentem, żeby opisywać zwykłe wydarzenia: Zebrania ZMP, pracę naszych racjonalizatorów, ich sukcesy w oszczędności MPS, oszczędności ogumienia itp.

Pamiętam, jak się namęczyłem nad korespondencją ze zlotu kierowców — racjonalizatorów. Dobierałem górnolotnych wyrazów, ślęczałem nad „Vade Mecum" technicznym. W końcu po kilku godzinach wymęczyłem pół strony maszynopisu.

Dopiero, kiedy przyjechał do nas na obóz letni redaktor „ZK", nastąpił przełom w mojej karierze pisarskiej.

Redaktor „ZK" zorientowany przez zastępcę dowódcy, że w jednostce znajduje się korespondent, zwrócił się do mnie z propozycją napisania artykułu z odbytych strzelań artyleryjskich i udziału w nich kierowców.

Artykuł miał być gotów następnego dnia rano. Otoczony murem regulaminów i podręczników wojskowych strawiłem całe popołudnie na zapisanie dwóch kartek.

Jak przystało na laika, naszpikowałem ten artykuł groźnymi terminami strategicznymi. Brzmiał bardzo poważnie. Z dumą położyłem go jeszcze tego samego dnia wieczorem na biurku redaktora. Ocenił go, jako fatalny.

Zupełnie rozbity zabrałem się ponownie do pracy. Nie wyobrażałem sobie, że jest możliwe lepsze opracowanie tematu od tego, które już zrobiłem. Redaktor nie chciał mnie bardzo maltretować, dał zatem kilka wskazówek, jak artykuł poprawić.

Ponowne opracowanie tematu nie całkiem jednak jeszcze zadowoliło go.

Kreślił, wyrzucał niepotrzebne, szczególnie owe specjalne terminy z których byłem tak dumny...

Widzicie więc Koledzy, że chodzi właśnie o to, by pisać „swoimi słowami". Prosto i jasno.

Wysiol st. strz.

Wykorzystujemy artykuły „Za Kierownicą" dla pomocy w szkoleniu

Opornie jakoś szła w naszym pododdziale sprawa odpowiedzi na ankietę „Za Kierownicą". Nie dlatego, żeby nie było chętnych, ale po prostu dlatego, że nikt nie wiedział, jak się do tego zabrać.

Kpr. Kędracki, kpr. Grzęda i kpr. Maik są wzorowymi kierowcami, którzy wyróżnili się na obozach letnich i zimowych w pracy i przy eksploatacji powierzonych im samochodów. Awansowali dlatego na odpowiedzialne stanowiska instruktorów-wykładowców na kursie kierowców samochodowych. Z ich inicjatywy, zebraliśmy się w świetlicy, w czasie wolnym od zajęć, aby omówić zagadnienie ankiety.

— No cóż koledzy odezwał się nagle kpr. Grzęda — kładąc na stół numer noworoczny „Za Kierownicą" — trzeba będzie wziąć udział w tej ankiecie.

— Ale jak — posypały się pytania? Zaraz zobaczycie uśmiechnął się kpr. Grzęda?

— Kiedy czytacie „Za Kierownicą", to co robicie kol. Maik — zwrócił się do niego kpr. Grzęda. Ja — odparł zakłopotany trochę — Maik, wynotowuje sobie wszystkie tytuły artykułów związanych tematyką z przedmiotem wykładanym przeze mnie na kursie np. tytuły artykułów technicznych. Okazało się, że inni koledzy postępują podobnie Notują tytuły artykułów związanych z eksploatacją i obsługą samochodów itp.

Kierowcy mówili teraz sami, nie zachęcani już przez niego. Kpr. Kędracki wytłumaczył zebranym, że prowadzi notes, w którym w pierwszej rubryce zapisuje numer gazety, tytuł artykułu, w drugiej jego treść. Jeżeli ma przeprowadzić wykład, czy przygotować się na jakiś temat z budowy samochodów, czy eksploatacji, to zagląda do notesu, odnajduje numer gazety, następnie bierze zszywkę i znajduje potrzebny artykuł. No, a zszywki— powiedział kpr. Kędracki — mamy.

No cóż — odezwał się kpr. Grzęda — udział w ankiecie wzięliśmy. A kiedy koledzy spojrzeli na niego ze zdziwieniem — dodał. — Przecież odpowiedzieliśmy na pierwszy punkt ankiety „Jak wykorzystujecie artykuły „ZK" dla pomocy w szkoleniu"



Pawlikowski Czesław kpr.

Pomnażajmy szeregi korespondentów

Jestem od blisko dwóch lat korespondentem dwutygodnika naszej służby „Za Kierownicą". Początkowo wydawało mi się, że nie potrafię pisać. Myślałem, że sztukę pisania mogą opanować tylko osoby specjalne w tym kierunku uzdolnione. Okazało się jednak, że nie miałem racji.

Napisałem artykuł i przesłałem go do redakcji. Korespondencję moją wydrukowano. Była ona poprawiona, ale sam fakt jej zamieszczenia dodał mi bodźca do dalszej pracy. Odtąd zacząłem pisać systematycznie.

Pisałem o swych kolegach przodujących w nauce, o sposobach i „tajemnicach" w oszczędzaniu materiałów pędnych, o wszelkich pomysłach racjonalizatorskich itp.

Mój styl jednak pozostawiał wiele do życzenia. Korespondencje były w dalszym ciągu mocno poprawiane i przerabiane. Aby poprawić sobie styl chowałem zawsze kopię wysyłanej korespondencji. W ten sposób miałem możność, przez porównanie korespondencji wysłanej z wydrukowaną już w gazecie, uniknięcia wielu błędów.

Dziś piszę już zupełnie poprawnie. Opracowanie notatek i artykułów nie sprawia mi już takich trudności, jak dawniej. Zawdzięczam to pracy nad sobą, na którą złożyło się przede wszystkim systematyczne i uważne czytanie artykułów zamieszczonych w „Za Kierownicą" i naszej wojskowej prasie.

Wzywam Was Koledzy, piszecie i Wy. Dzielcie się z nami doświadczeniami własnymi i Waszych Kolegów w jednostkach. Chcemy wszyscy wiedzieć o Waszych osiągnięciach, sposobach oszczędzania mps, o stosowaniu pomysłów racjonalizatorskich w naszej służbie samochodowej.



Czytelnicy naszego pisma stali się przodującymi kierowcami i korespondentami dzięki systematycznemu pogłębianiu swych wiadomości politycznych i fachowych, oraz dzięki wytrwałemu studiowaniu prasy wojskowej. — Na zdjęciu: kpr. Kuwik, korespondent „ZK", czyta gazetę żołnierską swego Okręgu.



Kleta Tomasz st. saper

„Za Kierownicą" pomogła

WYJECHALIŚMY na ćwiczenia zimowe. Otrzymaliśmy zadanie przewiezienia ładunku amunicji dla kolegów, których „stanowiska ogniowe" znajdowały się po drugiej stronie rzeki.

Po dojechaniu do brzegu rzeczki stwierdziliśmy, że jest ona niedostatecznie zamarznięta. Aby dostać się na drugi jej brzeg, trzeba było objechać kilkanaście kilometrów, ponieważ „nieprzyjaciel" zniszczył mosty. O przejechaniu po lodzie nie mogło być mowy, ponieważ skorupa lodowa była za słaba aby utrzymać ciężar samochodu a brodu niestety nie znaleźliśmy Strata czasu spowodowana objazdem i zużycie dodatkowe materiałów pędnych zmusiły nas do szukania innego wyjścia z sytuacji. I wtedy przyszedł nam z pomocą st. sap. Wiercioch.

— Przecież podobna sytuacja — powiedział on — była opisana w „Za Kierownicą".

— Musimy co pewien czas polewać powierzchnię lodu wodą, tak aż powstanie skorupa, zdolna utrzymać ciężar wozu.

— Możemy również wzmocnić ją — dodał kpr Kęcki — słomą, którą rozścielemy warstwami i także polejemy wodą

Raźno przystąpiliśmy do pracy Po kilku godzinach kolumna ruszyła „nową drogą". Lód wytrzymał nawet ciężar działa

Tak to artykuł w „Za Kierownicą" pomógł nam w szkoleniu i w wykonaniu rozkazu

Będę korespondentem pisze kan. Halek

Kanonier Halek Władysław jest wzorowym kierowcą i zdyscyplinowanym żołnierzem. Posiada wiele doświadczenia w służbie samochodowej i pracy warsztatowej.

Będąc w cywilu, pracował w warsztatach samochodowych w Starachowicach, gdzie otrzymał zaszczytny tytuł przodownika pracy. Po przeczytaniu ankiety w naszej gazecie, postanowił spopularyzować swe bogate wiadomości i doświadczenia, oraz stosowane w pracy pomysły racjonalizatorskie i ulepszenia. Postanowił także zostać korespondentem „ZK".

Czekamy na korespondencje!

„ZA KIEROWNICĄ" Wyd. Szefostwo Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, Aleja Niepodległości 213. Tel. 89680, wewn. 26-03. Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77. Konto PKO Nr I 91000. Druk Wyd. MON. Zam. 711 3-B—15746